Skrzydła i Motor

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK IV Nr 43 (175)

18 – 25 PAŹDZIERNIKA 1949



DLACZEGO KAZIK PĘKNIE Z ZAZDROŚCI?

Mam wielu młodych przyjaciół. Jednego z nich spotkałem właśnie wczoraj. Nazywa się..., zresztą nie powiem jego nazwiska (to tajemnica). Ma na imię Jacek i ukończył niedawno 16 lat. Podbiegł do mnie z uszczęśliwioną miną, sięgnął ręką do wewnętrznej kieszeni marynarki i wydobył stamtąd złożoną w czworo kartkę.

— Mam już wezwanie na TKS — wykrzyknął uradowany — pewnie wiesz, co to jest TKS? — i nie czekając na moją odpowiedź, tłumaczył: To jest Teoretyczny Kurs Szybowcowy!

Nie zdradzając się z tym, że wiem o co mu chodzi, spytałem z kolei podstępnie: A czy będziesz skoszarowany?

Mina Jacka świadczyła o tym, że sprawiłem mu pewien zawód znajomością rzeczy.

— Skoro wiesz już wszystko, to... powiem jak to było od początku. A więc — w połowie września złożyłem podanie w Miejskiej Komendzie PO „Służba Polsce" o przyjęcie mnie na szkolenie szybowcowe. Trochę się zmartwiłem, bo okazało się, że muszę jeszcze dołączyć własnoręcznie napisany życiorys. Jak na złość — zapomniałem o nim.

— No, ale napisałeś go? — zapytałem.

— Tak, na drugi dzień wszystko razem zaniosłem do Komendy. **Nic mi już nie brakowało: ani opinii z ZMP, ani metryki urodzenia, ani świadectwa szkolnego, 3 fotografii, zezwolenia rodziców i świadectwa z kursu modelarskiego.**

— A nie zapomniałeś o wypełnieniu specjalnego kwestionariusza? — wtrąciłem.

— Nie. Dostałem go w Komendzie i tam od razu wypełniłem. Zaznaczyłem w nim, że mogę wyjechać na szkolenie od 15 lipca do 31 sierpnia, w przyszłym roku i że chcę się szkolić na pilota.

— Wyobrażam sobie, z jaką niecierpliwością czekałeś na wiadomość z Komendy — pytałem.

— No, pewnie, aż apetyt straciłem. Do 15 września chodziłem jak na rozpalonych węglach, no, a 15. przyszedł listonosz z kartką powołania na komisję mandatową i lotniczo-lekarską. I czy wiesz, że jeszcze gorzej zacząłem się bać?

— O co, Jacku?

— Ano, czy nie sypnę się z wiadomości ogólnych i czy nie odrzucą mnie z powodu serca. Na szczęście jednak wszystko poszło pomyślnie. Doktór powiedział tylko, żebym się tak nie denerwował, bo marny będzie ze mnie pilot. Z pytań egzaminacyjnych wyszedłem na czysto — stwierdził z zadowoleniem.

— Teraz, proszę, dostałem zawiadomienie, żebym się stawił na kurs teoretyczny. Akurat dobrze się składa, bo Komenda Wojewódzka urządziła go w świetlicy ZMP, niedaleko od mego domu.

Skoszarowany nie będę. **Kursy skoszarowane, jak Pan sam wie, są tylko dla tych, co mieszkają na wsi i to daleko od miasta.** Oni nie mogliby często przyjeżdżać na wykłady, za dużo by ich to kosztowało, więc zrobiono dla nich kursy skoszarowane.

Ja, to co innego. Mam blisko do świetlicy i mogę zawsze tam przychodzić po południu.

Cały czas słuchałem Jacka. Ciekawiło mnie, czy też wie, jakie będą jego dalsze losy. Okazało się, że niezbyt dobrze się w tym orientuje.

— Słuchaj, Jacku — przerwałem mu — pozwól, że ja Ci teraz powiem, co będziesz robił dalej.

Jacek nastawił uszu.

— Po ukończeniu Teoretycznego Kursu Szybowcowego musisz zdobyć się jeszcze na cierpliwość i poczekać do przyszłego roku.

O ile okaże się, że przebrnąłeś zwycięsko przez tajemnice budowy szybowca, naukę o mechanice lotu oraz inne przedmioty teoretyczne — powinieneś dostać kartę powołania do szkoły szybowcowej, i to na cztery tygodnie przed podanym przez Ciebie terminem, który zaznaczyłeś w kwestionariuszu.

Jacek szybko liczył coś w pamięci. — Już wiem, kartę powołania dostanę 15 czerwca. To jest właśnie cztery tygodnie przed 15 lipca. Kazik chyba pęknie z zazdrości!

— Kto to jest Kazik? — zapytałem zaciekawiony.

— Kazik jest moim kolegą. Już dawno marzy o lataniu, ale musi jeszcze poczekać, bo jest za młody.

W Komendzie dowiedziałem się, że **kandydat na szkolenie powinien mieć przynajmniej 16 lat, ale nie przekroczyć 18.** Kazik ma 15 i dlatego musi jeszcze rok poczekać.

* * *

Jacek pożegnał się i poszedł do domu. Ja jeszcze chwilę siedziałem na kamiennej ławeczce, przytulonej do dzwonnicy obok wlotu do tunelu i myślałem o naszej rozmowie. Na wschodzie rozciągała się szara masa domów Pragi, bliżej jaśniały nowe domy wspaniałego Mariensztattu. Pode mną znikał w czeluściach tunelu szeroki wąż trasy W—Z.

Pomyślałem o naszym lotnictwie. Ono też się szybko rozbudowuje, od podstaw, z rozmachem — tak, jak Warszawa. Co rok przybywają do Aeroklubów setki młodych pilotów, wyszkolonych w lotniczej „Służbie Polsce". Z roku na rok lotnictwo ludowej Polski wzbogaca się o nowe kadry świadomej swych celów i zadań lotniczej młodzieży.

Jerzy Zarębski

Foto: WAF

Za pięć miesięcy spotkamy Cię na szybowisku



ŚWIĘTO

Techniczna Szkoła Lotnicza uczciła na swój sposób Międzynarodowy Dzień Walki o Pokój. W przeddzień tego Święta ludzi pracy na całym świecie, odbyło się uroczyste zakończenie kursu Techników Rezerwy i Mechaników.

* * *

Na wielu piersiach żołnierzy Technicznej Szkoły Loniczej odznaczenia i medale pamiątkowe z ostatniej wojny. Stalowe mundury lotnicze wyraźnie odbijają się na tle zielonej murawy boiska.

Wszystkie oczy skierowane na trybunę. Przemawia Dowódca Wojsk Lotniczych, gen. bryg. Aleksander Romeyko. Przez megafony słychać mocne, żołnierskie słowa, w których Dowódca przypomina, że uroczystość dzisiejsza zbiega się z okresem wytężonej pracy i walki o pokój na całym świecie, że naszą odpowiedzią na knowania imperialistów jest stałe, systematyczne podnoszenie wyszkolenia i świadomej dyscypliny.

„Mam głębokie przeświadczenie — mówi gen. bryg. Romeyko — że pogłębiać będziecie więzy zadzierżgnięte z Techniczną Szkołą Lotniczą, że dokładać będziecie usilnych starań, aby i nadal podnosić poziom Waszej wiedzy lotniczej, którą zdobyliście w Szkole. Pielęgnujcie tradycje uczelni, która ma za sobą chlubną pracę naukową i wychowawczą, która od chwili powstania, stała się najpotężniejszym ośrodkiem technicznej wiedzy lotniczej i skąd wyszły wspaniałe kadry powojennego pokolenia mechaników i techników Odrodzonego Lotnictwa Polskiego. Lotnictwo nasze związane jest niezłomnym braterstwem broni z najpotężniejszym dziś na świecie lotnictwem Związku Radzieckiego, lotnictwem pokoju, stojącym wiernie na straży zdobyczy mas pracujących. Lotnictwo nasze stoi na straży Polski Ludowej".

WCZORAJ i DZIŚ W TĘGOBORZU



Foto: WAF

Na szybowisku w Tęgoborzu latają junacy PO „Służba Polsce"

— Jedenaście lat, jedenaście lat — powtarzał kiwając głową „Gazda". Toż to kawał czasu, jak żeście u nas latali ostatnio. Dużo przeżyliśmy, dużo nauczyliśmy się.

Jedenaście lat temu we wrześniu 1938 roku latałem w Tęgoborzu i, podobnie jak tego roku, na „Salamandrze". Nigdy chyba nie zapomnę wspaniałych lotów na tzw. „spływie mas", kiedy to cała dolina „nosiła". Gdzie nie „poszedłeś", tam było noszenie! „Chodzić" można było w dowolnych kierunkach i nad Dunajcem, pod Białowodę, nad Zbyszyce... Można było również zwiedzić z powietrza przebudowę dróg w związku z budową zapory rożnowskiej.

A potem przyszła wojna i ciężkie przeżycia okupacji. Smutne były te lata, lecz ani na chwilę nie wątpiłem, że przecież kiedyś w wolnej Ojczyźnie będę latał na tym samym szybowisku na Jodłowcu, nad jeziorem podobnym do fiordu.

Sporo się tu zmieniło. Góra tylko stoi jak dawniej. Las „wyłysiał" nieco, ale i ja również. Po dawnym hangarze zostały tylko fundamenty, bo trudno było je Niemcom zniszczyć. Za to życie lotnicze toczy się tu, zdawałoby się, jak dawniej.

Padają te same komendy. Co chwila od zbocza odrywa się olbrzymi ptak i majestatycznie krąży nad doliną. Szybowce lądują na tym samym poletku co przed wojną. A jednak... jest tu inaczej. Jakoś zdrowiej, sprężyściej, po nowemu. I co najważniejsze — ludzie tu teraz inni.

Młodzi, zdrowi, opaleni na brąz junacy SP sprawnie pracują na starcie.

— „Salamandra" na start! Kochanek Artur — wywołuje po nazwisku instruktor.

Wprawne ręce chwytają szybowiec, ustawiają na desce startowej. Obsługa ogona zamyka zaczep, inni szybko rozkładają liny. Pilot z pomocą kolegi sprawnie zapina pasy i wkrótce cały mechanizm startu z lin gumowych gotów, oczekuje komendy — Naciągaj! Po Kochanku z Jarosławia startuje Stopka Władysław z Lęborka (mówią mi, że jest on właściwie synem górala spod Zakopanego, tylko ojciec jego osiedlił się w Lęborku, bo tam trzeba było ludzi do pracy).

Z całej Polski zjechali się tu chłopcy skierowani na szkolenie do III stopnia. Są dwaj Kaszubi z Wejherowa — Kreft Stanisław—„Puszkinem" zwany ze względu na silnie kręconą czuprynę i zacięcie poetyckie (podobno pisze całkiem udane wiersze) i Pisała Longin również z Wejherowa. Robotnicza Łódź ma swego przedstawiciela w osobie Wojtka Kapituły. Jest trzech warszawiaków — Lewandowski, Łabudzki i Sosnowski, z Lublina Pawluk Marek i wielu, wielu innych z całej Polski; młodych silnych, świadomych swej roli przyszłych budowniczych silnego lotnictwa Polski Ludowej.

Wieczorem po obfitej kolacji (gdy zjadłem taką porcję, to nie mogłem się ruszać) usiadłem między nimi, a oni pytali, czy nie ma przypadkiem „repety" — ot młodość! Wieczór był niezwykle piękny. Na niebie i ziemi zapalało się coraz więcej gwiazd.

Ukryty pod barakiem świerszcz rozpoczął swój koncert wieczorny, a delikatny wietrzyk niósł rześki oddech lasu, zaprawiony cierpkim zapachem jesieni. Nie widziałem ich twarzy. Między drzewami rysowały się tylko sylwetki. Przez dłuższą chwilę milczeliśmy wszyscy.

Powiedzcie mi Kolego — zwróciłem się do najbliżej siedzącego — czy zamierzacie poświęcić się lotnictwu wojskowemu — czy cywilnemu?

Zapytany milczał chwilę. Czułem, że szuka właściwej odpowiedzi. — Chcę zostać konstruktorem — powiedział z mocą — pragnę budować samoloty. Mam zdolności w tym kierunku, tak przynajmniej twierdzą w szkole. Chciałbym budować samoloty na przykład komunikacyjne lub sportowe, ale wiem, że aby zostać konstruktorem, trzeba wiele pracować, uczyć się i doskonalić swój umysł. Na razie mam za sobą pod względem konstruktorskim tylko kilka modeli własnej konstrukcji, myślę, że udanych.

Najważniejsze, to silna wola i wytrwałość — dodaje inny głos. — Czytałem, że słynny konstruktor radziecki, Jakowlew, też jako młody chłopak budował modele i podobno ma je do dziś. Trudno jest zbudować samolot bojowy, ale przecież jeżeli ktoś z nas zostanie konstruktorem, to budując różne samoloty zbuduje również samolot bojowy i to nie jeden—gdyby zaszła potrzeba. To niełatwa rzecz zbudować choćby szybowiec, czy samolot sportowy — uzupełnia trzeci, ale od czego wytrwałość w pracy? Muszę zostać konstruktorem. Moi rodzice nie są zamożni i nie mogą mi zapewnić nauki na Politechnice, jednak w nowej Polsce, gdy się wykażę zdolnościami, a przede wszystkim odpowiednią pracą, otrzymam możność studiów, abym mógł pracować dla dobra ogółu. — Zamilkł.

Te odpowiedzi — to nie były frazesy. To były szczere odpowiedzi młodych, uczciwych ludzi. Tacy właśnie ludzie, pragnący dobra ogółu, pragnący z pożytkiem pracować dla społeczeństwa stanowią potężną i niezłomną siłę, która broni pokój.

A. Mańkowski, mjr

W TSL

Następnie gen. bryg. Romeyko dokonuje promowania nowych oficerów.

Gratulacje i cenne upominki otrzymują absolwenci kursów. D-ca Wojsk Lotniczych ściska dłonie synów robotników i chłopów, których rodzice przybyli na tę podniosłą uroczystość. Do stołu zbliżają się kolejno wyróżnieni żołnierze: ppor. rez. Józef Szadkowski — prymus kursu podchorążych rezerwy — za nim przystępują ppor. rez. Kazimierz Kabaciński i ppor. rez. Lech Graliński, z zawodu technik budowlany, pod którego kierunkiem wybudowano basen kąpielowy. Prymusem kursu mechaników, na którego świadectwie oglądam tylko oceny bardzo dobre, zostaje st. sierż., Jerzy Antokowski. Syn robotnika, w czasie wojny pracuje jako malarz pokojowy, złapany na roboty przymusowe przejeżdża całe Niemcy, ucieka z pracy, jednak przychwycony przebywa w obozie karnym w Działdowie, ponownie ucieka i ukrywa się na terenie woj. Białostockiego aż do oswobodzenia przez Armię Radziecką.

Wyróżniony również zostaje st. sierż. Przeździecki, syn szewca z m. Boryczewo, pow. Sochaczew, aktywny ZMP-owiec, syn ogrodnika, sierż Kurkuć Jan, st. sierż. Nowak Jan, st. sierż. Euzebiusz Barszcz, st. sierż. Zdzisław Zięba i wielu innych...

Po defiladzie pododdziałów TSL przybyli oficerowie i zaproszeni goście zwiedzili wystawę dorobku szkoły i pomocy naukowych.

W jednej z sal mieści się wystawa poświęcona osiągnięciom Związku Radzieckiego i Polski Ludowej. Po obiedzie z udziałem przedstawicieli robotników warszawskich MZK ob. ob. Włodzimierza Króla i Leonarda Żeleżkiewicza i rodzin absolwentów odbyły się występy reprezentacyjnego Zespołu Milicji Obywatelskiej oraz pokaz filmu „Młoda Gwardia".

EKRA

NIEMCY

Staszka (znamy się z modelarni) spotkałem przy wyjściu ze szkoły.

— Powiedz mi—zagadnął zaraz na wstępie — jak jest z tymi Niemcami? Czy możliwa jest w ogóle przyjaźń Polaków z Niemcami po tym, co nastąpiło w czasie ostatniej wojny? Proszę nie brać mi tego za złe, że o to pytam. Pytanie to stawiają wszyscy moi koledzy — cała młodzież polska. To co się obecnie w Niemczech dzieje i to co się w przyszłości będzie tam działo, bardzo nas interesuje.

Szliśmy wzdłuż odbudowującej się ulicy.

— Widzisz — zacząłem — rozgromienie faszyzmu hitlerowskiego dokonane zostało przez Armię Radziecką. Zaraz po zakończeniu wojny w 1945 roku w Poczdamie koło Berlina zebrali się przedstawiciele Związku Radzieckiego, Stanów Zjednoczonych, Anglii i Francji, by zdecydować o przyszłym losie Niemiec. Państwa te postanowiły, że po to, by Niemcy nie mogły nigdy więcej stać się państwem napastniczym ani zaborczym, musi być przeprowadzona demokratyzacja, denazyfikacja i dekartelizacja. Co to znaczy? To znaczy, że państwa te stworzą w swoich strefach okupacyjnych warunki do powstania masowego, ludowego ruchu antyfaszystowskiego, że odbiorą fabryki i wielkie majątki niemieckim kapitalistom, że oczyszczą Niemcy od byłych hitlerowców, że w przyszłości powstanie zjednoczone, demokratyczne państwo niemieckie.

Postanowienie takie było słuszne. Dawało bowiem gwarancję że rozwój przyszłych Niemiec pójdzie po drodze pokojowej. Tymczasem... Tak — tymczasem, wtrącił Staszek — Amerykanie i Anglicy nie wykonują uchwał poczdamskich.

— Wykonał je jedynie i wykonuje nadal Związek Radziecki, który w Niemczech Wschodnich wprowadził je w życie. W Niemczech Zachodnich natomiast Stany Zjednoczone, Anglia i Francja nie tylko popierają byłych hitlerowców, nie tylko pozostawiły wiele fabryk i wielkich majątków niemieckim imperialistom, ale nie chcąc dopuścić do zjednoczenia Niemiec stworzyły ostatnio reakcyjny rząd zachodnio-niemiecki. Rząd ten posłuszny jest imperialistom amerykańskim.

Tym starym, reakcyjnym siłom niemieckim, odradzanym przez amerykańskich przeciwników pokoju w Niemczech Zachodnich, przeciwstawiają się nowe, postępowe Niemcy, manifestujące wolę wywalczenia stałego pokoju wspólnie z wszystkimi narodami pracującymi dla pokoju.

7 października br. był historycznym dniem narodu niemieckiego, był historyczną datą nowych demokratycznych Niemiec. W tym dniu w Berlinie proklamowana została Demokratyczna Republika Niemiecka. Niemiecka Republika Demokratyczna staje razem z nami w jednym obozie, który pod wodzą wielkiego Związku Radzieckiego prowadzi walkę o pokój, przeciwko podżegaczom wojennym, przeciwko imperialistom.

Jeżeli znasz dobrze historię, to wiesz, że nastroje przychylne wobec Polski panowały w społeczeństwie niemieckim jedynie wtedy, kiedy brały w nim górę elementy demokratyczne. Marks i Engels byli przyjaciółmi Polski, a Bismark i Hitler jej wrogami. Ta lekcja historii jest dla nas bardzo ważna. Uczy ona nas, że nie mogą istnieć Niemcy reakcyjne, które nie byłyby wrogiem Polski. Historia uczy nas i tego, że rozczłonkowanie Niemiec wzmacnia tylko pozycje reakcji niemieckiej, daje bowiem niemieckim kapitalistom broń do ręki, przy pomocy której może ona usypiać świadomość klasową niemieckiej klasy robotniczej. Jest to oczywiście sprzeczne z naszymi interesami. Osłabia to również pozycje szerokich mas ludu niemieckiego, którego interesy nie są bynajmniej sprzeczne z naszymi.

Dlatego właśnie Polska i cały międzynarodowy obóz pokoju i demokracji ze Związkiem Radzieckim na czele walczy konsekwentnie o jedność Niemiec.

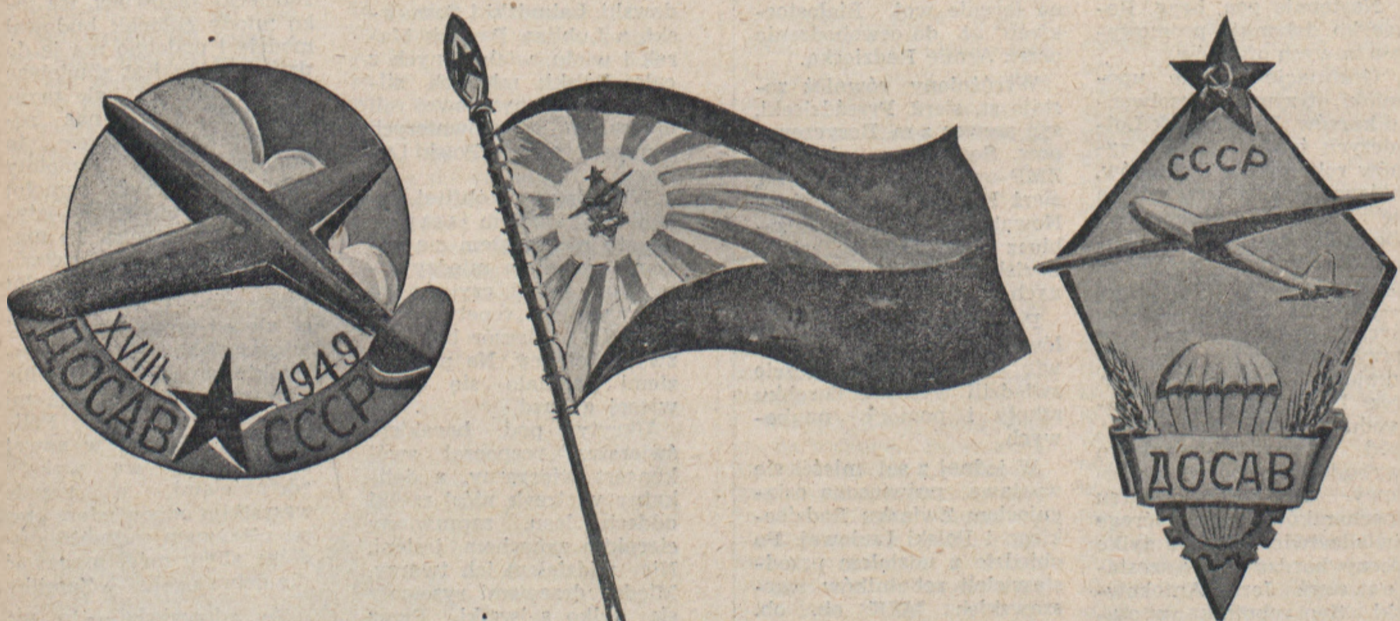
Czy możliwa jest w ogóle przyjaźń Polaków z Niemcami — pytałeś na wstępie.

— Tak, możliwa. Ale tylko wtedy, kiedy naród niemiecki całkowicie zmaże z siebie hańbę hitleryzmu, stworzy w swoim kraju ustrój demokratyczny i wejdzie do obozu narodów miłujących pokój.

Nienawidzimy Niemcy hitlerowskie. Z zainteresowaniem i z sympatią obserwujemy jednak rozwój demokratycznego państwa niemieckiego.

ZENIT

RADZIECKIE ODZNAKI LOTNICZE



Walny Zjazd DOSAW (Społeczne Towarzystwo Współpracy z Lotnictwem), który odbył się latem rb. w Moskwie, zatwierdził flagę (powyżej w środku) i emblemat (z prawej) Towarzystwa. Flaga jest koloru czerwonego, na niej znajduje się błękitny trójkąt. W środku trójkąta na tle tarczy słońca z żółtymi promieniami umieszczony jest emblemat. Sam emblemat jest koloru stalowego.

Rysunek u góry z lewej strony przedstawia znaczek pamiątkowy z XVIII Wszechzwiązkowych Zawodów Modeli Latających (skala 2:1). Znaczek jest emaliowany na niebieskim tle.



Co widziałem na Węgrzech...

TEODOR KARABAN

A więc — jedziemy do Budapesztu — przygotowania związane z wyjazdem dobiegały końca. Na drogę otrzymaliśmy obficie zaopatrzone paczki żywnościowe. 1 września o godzinie 23. Reprezentacja wraz z całym bagażem znalazła się w komplecie na dworcu głównym w Warszawie. Pięć minut przed północą pociąg bezpośredni do Budapesztu ruszył z miejsca. Zajmowaliśmy przedział w wagonie sypialnym. Korzystając z wygodnych łóżek zasnęliśmy kołysani miarowym rytmem kół. O 6 rano budzą nas ze snu Katowice. Do stacji granicznej Zebrzydowice pozostał kawałek drogi. Wreszcie Zebrzydowice. Kontrola celna i jesteśmy na terytorium Czechosłowacji.

Tutaj odbywa się ponowne sprawdzenie papierów przez bardzo uprzejmych urzędników czeskich. Jedziemy dalej. W wagonie toczy się ożywiona dyskusja o planach, które chcemy zastosować na zawodach. Obliczamy prowizorycznie swoje siły i pełni optymizmu przypuszczamy, że ostatnie miejsce nie nam przypadnie w udziale. Za oknami pociągu roztacza się wspaniały widok na zarysowujące się w oddali góry. Lokomotywa walczy z pochyłością, tak że do ostatniego wagonu doczepiają dodatkową lokomotywę, która pomaga nam wdrapać się pomiędzy góry.

Przecinamy przełęcz Jabłonkowską, poczem wjeżdżamy w tunel, który na kilka minut pogrąża nas w ciemnościach. Krajobraz wspaniały. Równolegle do toru biegnie płytki potok górski. Góry porośnięte drzewami, na szczytach ruiny starych zamków. Przejeżdżając przez Nowe Zamki spotykamy na stacji czeskiego modelarza Kopaczyka, który był w roku 1948 na Ogólnopolskich zawodach w Katowicach. Wieczorem o godzinie 20 przejeżdżamy granicę czesko-węgierską. Jest wspaniały, ciepły wieczór. Pociąg sunie szybko, w oddali zaczynają migotać światełka. O godzinie 23 pociąg wjechał na dworzec w Budapeszcie.

Nie zdążyliśmy się nawet dobrze obejrzeć, a już podbiegł do nas Węgier, w którym rozpoznaliśmy Benedeka, posiadacza międzynarodowego rekordu na hydra gumowe. Załadowaliśmy się na samochód, który za miastem wjechał na drogę wijącą się serpentyną w górę. W dole za nami rozpościerał się piękny widok migocącego milionami świateł i neonów Budapsztu. Samochód zatrzymał się na wierzchłoku góry przed obszernym budynkiem. Na stopniach tarasu powitała nas ekipa radziecka.

Po obfitej kolacji i wymianie pierwszych wrażeń, o godzinie 22 zasnęliśmy w wygodnych łóżkach.

Następny dzień, sobota, przeszedł nam na zwiedzaniu miasta. W dniu 4 września, tak jak i u nas, Węgrzy obchodzą Święto Lotnictwa. Pokazy lotnicze mają rozpocząć się o godzinie 10. Pędzimy (oczywiście samochodami) na lotnisko. W czasie drogi spotykamy olbrzymią ilość ludzi zdążających w tym samym co i my kierunku. Po dwudziestu minutach widzimy niedużą równinę, z zabudowaniami portu lotniczego. Lotnisko udekorowane flagami, na skraju stoją maszyny gotowe do pokazów.

Pokazy rozpoczyna defilada. Idą spadochroniarze z transparentem „Obronimy Pokój“. Szybownicy maszerują z Flagami Radzieckimi i Węgierskimi. Maszeruje grupa dziewcząt-pilotek szybowcowych. Orkiestra gra hymn światowej federacji młodzieży. Nadchodzą modelarze, niosą różne typy modeli. Widzimy szybowce szkolne, wyczynowe, latające skrzydła. Pośród defilujących modelarzy widać dużo dziewcząt. Przedefilowało około 150 modelarzy. Od wschodu nadlatują samoloty sportowe, z których powiewają flagi Radzieckie i Węgierskie.

Na starcie modelarze. Następują loty szybowców, potym słychać warkot silniczków i modele wzlatują w powietrze. Widzowie biją brawa. Z megafonu płyną słowa pozdrowień dla zagranicznych gości.

Startuje szybowiec szkolny, przy sterze kobieta. Nabiera około pięciu metrów wysokości, wyczepia się i ląduje. To pokaz początkowej fazy szkolenia.

Samolot Bocian holuje wyczynowy szybowiec M-22. Nad głowami doczepia się szybowiec „Pilisz“, kręci ciasne koła, poczem ląduje. W górze na wysokości 500 m przelatują trzy samoloty holując szybowce wyczynowe typu „Futar“. Nad lotniskiem odczepiają się i lecą pięknym równiutkim kluczem. Po kilku minutach nurkują przelatując nisko nad ziemią, zawracają i lądują przed trybunami. Szybowiec M-22 zabiera się do akrobacji, wykonuje wszelkie figury między innymi wspaniały kilkunastosekundowy lot na plecach.

Grupa samolotów wykonuje zbiorową akrobację. Teraz najciekawsze: Z ziemi wypuszczają różowe baloniki, samoloty atakują strącając je jeden za drugim. Wysoko leci LI-2, zmniejsza szybkość i z wnętrza wysypują się spadochroniarze. Wszyscy lądują na lotnisku. Potem nastąpił brawurowy skok z opóźnieniem.

Popisy dobiegają końca; nad nami przelatuje 20 samolotów, których szyk tworzy pięcioramienną gwiazdę.

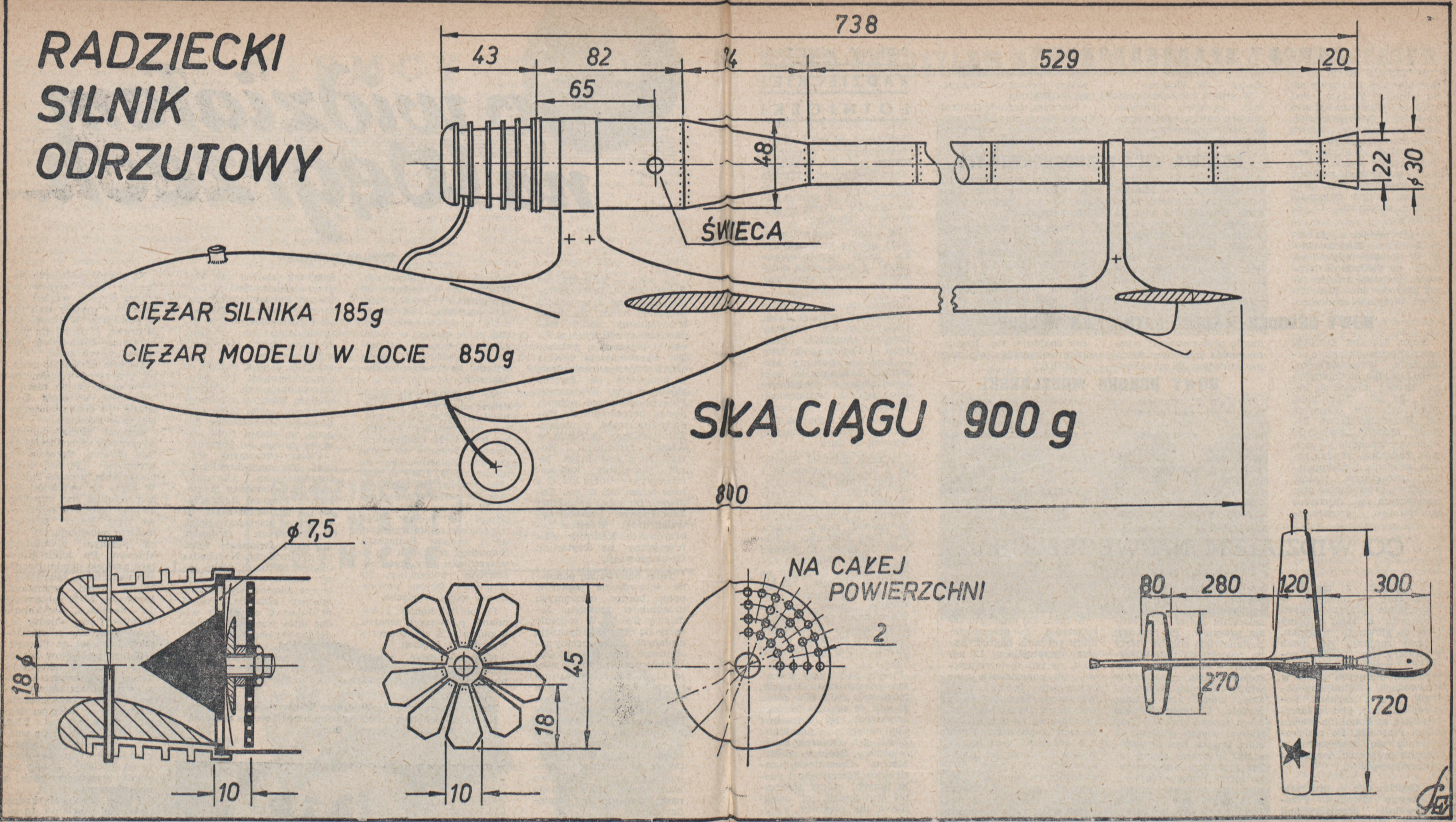
Poniedziałek 5 IX 49. Dzisiaj mamy wyjechać do Hajduszoboszlo — miejsca właściwych zawodów. O godzinie 12 wsiadamy do autobusu, który nas zawiezie na dworzec. Dla modelarzy zarezerwowano specjalny wagon. Pociąg rusza. O godzinie 17 dojeżdżamy do miejsca przeznaczenia i jedziemy na lotnisko.

(d.c. na str. 488)

Modele nasze wzbudzały ogólne zainteresowanie... Olga Kaurowa, Sokołów i modelarz rumuński Üvegus oglądają model Burego

Foto: Red. Czas. Lotn.





Załączony rysunek orientuje Was o ogólnym wyglądzie i wymiarach silnika. (Rysunek u góry jest w skali 1:2, a rysunek głowicy w skali 1:1, widok ogólny w skali 1:10).

Głowica silnika wykonana jest z aluminium i posiada wmontowany gaźnik, o regulowanym przepływie paliwa. Dziesięć otworów przelotowych pokrytych jest membraną zaworową, wykonaną z oddzielnych części przyspawanych punktowo do środkowej części membrany.

Cała membrana zaworowa przytrzymywana jest grzybkiem, który reguluje odchylenie blaszek. W odległości około 10 milimetrów za membraną w kierunku świecy zapłonowej znajduje się okrągła tarcza z otworami nawierconymi na całej powierzchni tarczy. Ma ona za zadanie zapobiegać co-

UCZYMY SIĘ OD MODELARZY RADZIECKICH

faniu się płomienia w kierunku głowicy przy wybuchu. (Co oszczędza w dużym stopniu precyzyjną membranę).

Rura dyfuzora wykonana jest z kilku członów pospawanych punktowo z sobą. Człony dyfuzora wykonane są z blachy stalowej ogniotrwałej o grubości 0,5 mm (!).

* * *

Silnik zapala się w ten sposób, że do głowicy wstrzykuje się powietrze pompką, w miejscu gdzie mamy otwór gaźnika, równocześnie dając iskrę na świecy. Silnik zapalał łatwo i pewnie wykluczając wszelką przypadkowość.

Silnik dzięki regulacji dopływu paliwa nie miał tendencji do zalewania się. Pewność zaskoczenia silnika zależała tylko od membrany zaworowej. Gdy założono nową, nie uszkodzoną przez wdmuchnięte w rurę ziarenka piasku, silnik po dwóch zastrzykach powietrza pracował na pełnym gazie.

Modelarze radzieccy nic nie improwizowali przy swoim silniku i nie szukali do niego specjalnej benzyny oraz zupełnie nie potrzebowali pomocy przy jego rozruchu. Długość dyfuzora dobrali doświadczalnie, opierając się na teoretycznych podstawach, badając siłę ciągu i szybkość wylotu gazów przy różnych długościach rury.

Wobec nieprawdopodobnej lekkości silnika (185 gramów) — model zbudowany był z balsy. Ciężar modelu łącznie z 200 gramami paliwa wynosił przy starcie 850 gramów.

Model posiadał celowo opracowane kształty. Jednokołowe podwozie łącznie z maleńką płozą pod zewnętrznym skrzydłem całkowicie spełniały swe zadanie. Model startował równie dobrze z ubitej ziemi jak z betonu.

Warto by zwrócić uwagę naszych konstruktorów na nowe metody budowy silników odrzutowych, wzorując się na silniku radzieckim. Nie trzymanie się utartych prawideł i wzorów amerykańskich, ale eksperymentowanie oparte na naukowych podstawach może dać jedynie dobre wyniki.

Z. Gryglicki

ZAWODY SPADOCHRONOWE

W okresie od 15 do 27 sierpnia br. odbywały się na lotnisku Tuszyno pod Moskwą Wszechzwiązkowe Zawody Spadochronowe. Pierwsze miejsce zdobyła ekipa Centralnego Aeroklubu ZSRR im. W. Czkałowa. Za doskonałe wyniki, osiągnięte w skokach zarówno indywidualnych, jak i grupowych, ekipa otrzymała puchar przechodni C. K. DOSAW.

Drugie miejsce zajęła ekipa Aeroklubu Moskiewskiego. W skokach indywidualnych na dokładność lądowania pierwsze miejsce oraz nagrodę im. Kotielnikowa otrzymał spadochroniarz z Aeroklubu Riazańskiego — W. Wołkow.

W grupie kobiet w tej samej kategorii pierwsze miejsca zajęły: mistrz sportu spadochronowego, mieszkanka Moskwy — Jesionowa, i studentka moskiewskiego technikum lotniczego — Nikitina.

Pierwszą nagrodę Centralnego Aeroklubu ZSRR zdobył instruktor spadochronowy I. Sawkin.

BUDOWA WIEŻ SPADOCHRONOWYCH

Młodzież stolicy radzieckiej Białorusi — Mińska, postanowiła zbudować własnymi siłami kilka wież do skoków spadochronowych. W ciągu kilku kolejnych niedziel komsomolcy z fabryk traktorów, samochodów i z innych fabryk, oraz studenci, pracowali przy budowie pałacu pionierów i stadionu sportowego, zaś zarobione przez nich pieniądze przekazane zostały na budowę wieży spadochronowej.

Taką samą wieżę postanowili zbudować członkowie jednej z dzielnicowych organizacji DOSAW w Mińsku. Cenną ich inicjatywę poparła organizacja partyjna i komsomolska.

NOWY OŚRODEK MAŁEGO LOTNICTWA W ZSRR

Centr. Komitet DOSAW powziął postanowienie o organizacji Wszechzwiązkowego Ośrodka Modelarskiego. Ośrodek mieścić się będzie na st. Silikatnaja, gdzie corocznie odbywają się Wszechzwiązkowe Zawody Modeli Latających. Budowa rozpocznie się w r. 1950. Zadaniem ośrodka będzie szkolenie i doskonalenie instruktorów małego lotnictwa, prowadzenie prac badawczych w dziedzinie modelarstwa, przeprowadzenie prób z nowymi typami modeli oraz organizowanie zawodów. W opracowaniu znajduje się „Regulamin modelarstwa lotniczego w ZSRR".

NOWY REKORD MODELARSKI

W dniu 23 września br. model wodnopłatowca silnikowego konstrukcji Lubuszkina wystartował z rzeki Moskwy do lotu rekordowego. Po 45 minutach lotu, utrzymując się na wysokości 1 000 metrów, model zniknął z pola widzenia komisarzom, śledzącym lot modelu z samolotu.

Następnego dnia model odnaleziono w odległości 40 km, w linii prostej od miejsca startu. Model utrzymał się w powietrzu 1 godzinę 25 minut, co jest wynikiem rekordowym. Wszystkie dane zostaną w najbliższym czasie przesłane FAI do zatwierdzenia.

CO WIDZIAŁEM NA WĘGRZECH...

(Dokończenie ze str. 485)

Skrzynki z modelami lokujemy w hangarze w specjalnie przygotowanych boksach, a sami udajemy się do głównego budynku, gdzie znajdują się nasze kwatery. Na drzwiach pokoi wiszą proporczyki państw biorących udział w zawodach. Zajmujemy pokój razem z Czechami. Pokój obszerny, pod ścianami łóżka z szafkami, na środku stół i krzesła. Po rozlokowaniu się zawieszamy u sufitu proporzec Aeroklubu Rzeczypospolitej.

Godzina 20 — uroczyste otwarcie zawodów. Przemówienia przedstawicieli władz, orkiestra gra hymn radziecki, podczas gdy kapitan radzieckiej ekipy wciąga flagę swego kraju na maszt. Następnie grają hymn Polski. Przy maszcie kolega Gryglicki. W kolejności Czesi, Rumuni i Węgrzy. Na zakończenie wzniesiono okrzyk na cześć Józefa Stalina i premiera Rakosziego. Baczność, w prawo zwrot! kierunek — sala przyjęć! Stoły przybrane kwiatami i światła neonowe stwarzają wspaniały nastrój.

Poniedziałek 5 IX 49. Po śniadaniu zbiera się komisja zawodów. Po naradzie postanawiają odłożyć starty do następnego dnia—przyczyna — silny wiatr. Następnego dnia znowu silny wiatr. Komisja wykorzystuje wolny czas badając modele. W czwartek niebo nieco spochmurniało; przy słabym wierze jedziemy na start. Pogoda robi się wspaniała. Pierwsze starty zaraz przynoszą niespodzianki. Model Burego lata 9 minut i ginie w sitowiu. Rumun osiąga czas 1 godzinę 14 minut. Wynik ten utrzymuje się do końca.

Przebieg zawodów był już opisywany w SiM-ie , nie będę go więc powtarzał.

Zawody dobiegają końca. Na ostatnią konkurencję szybowców ze zbocza jedziemy do Budapesztu. Start odbywa się z ręki z wierzchołka wzgórza, które posiada około 500 m wysokości. Sokołow ze Związku Radzieckiego robi dobry początek czasem lotu 29 min. Następuje start Burego, który osiąga 33 minuty. Wynik ten nie został pobity.

W niedzielę uroczyste zakończenie. Po przemowieniach rozdanie nagród. Razem otrzymaliśmy 12 nagród, w tym dwie zespołowe. W poniedziałek rano odjeżdżamy pociągiem do Warszawy. Żegnamy się z wszystkimi życząc sobie zobaczenia się na drugich zawodach międzynarodowych.

Z zawodów tych wynieśliśmy dużo korzyści. Zaobserwowaliśmy pracę poszczególnych modelarzy, jak również ekip. Modelarze Związku Radzieckiego pokazali wysoką klasę, od nich też nauczyliśmy się najwięcej. Reasumując osiągnięte na zawodach wyniki widzimy, że przewyższają one grubo osiągnięcia modelarzy państw kapitalistycznych. W Związku Radzieckim i krajach Demokracji Ludowej prowadzona jest systematyczna praca, która w każdej dziedzinie daje wspaniałe wyniki. Ludzie socjalizmu pracą i walką o pokój przodują wśród narodów świata.

PIĘKNY WYCZYN RADZIECKIEJ LOTNICZKI

12 września br. pilotka Centralnego Aeroklubu ZSRR im. W. Czkałowa, Anna Bodriagina, wykonała przelot szybkościowy na samolocie Jak-18 wzdłuż trasy Moskwa — Istra — Golicyno — Moskwa.

W dni, poprzedzające start, pilotka wykonała kilka lotów przygotowawczych, z tego jeden z dowódcą eskadry aeroklubu, instr. Forostienko.

Przed startem samolotu Bodriaginej wyleciał do m. Golicyno główny komisarz sportowy Aeroklubu Czkałowa — Frołow, a do Istry — komisarz sportowy, Muszenko. Zadaniem ich było skontrolowanie dokładności lotu wzdłuż wyznaczonej trasy.

O godz. 11 minut 58 i 29 sekund samolot Bodriaginej wyszedł na kurs.

...Czasu upłynęło niewiele, a oto już wyłania się z lekkiej dymki, zaciemniającej horyzont, srebrzysty jednopłat. Pomachał skrzydłami. Chronometrażysta zastopował czas przejścia nad linią kontrolną. Była godz. 12 minut 22, sekund 21. Według wstępnych obliczeń pilotka osiągnęła na trasie o długości 100 km szybkość 254 km/godz., co stanowi nowy wyczyn wszechzwiązkowy i międzynarodowy w kategorii samolotów lądowych II kategorii (ciężar 500 — 1 000 kg).

Pilotka Bodriagina, pierwsza rekordzistka DOSAW, przeleciała 100 km w czasie 23 min. 31 sek. Na lotnisku oczekiwali ją: Naczelnik Centralnego Aeroklubu ZSRR, gen. Smirnow, znana lotniczka Bohater ZSRR, Marina Czeczniewa, instruktor Forostienko i wielu innych, którzy serdecznie gratulowali jej osiągnięcia tak pięknego wyniku.

Anna Bodriagina lata jako pilot sportowy już od 11 lat. Trzykrotnie w latach 1947, 1948 i 1949 brała udział w pokazach w czasie święta lotnictwa w Moskwie. Za doskonałe opanowanie techniki pilotażu na nowych typach samolotów została odznaczona orderami „Czerwonej Gwiazdy", „Znak Zaszczytu" i medalem „Za odwagę". Wylatała ponad 3 500 godzin na samolotach silnikowych.

CZEGO NAUCZYŁEM SIĘ OD MODELARZY RADZIECKICH

ZDZISŁAW GRYGLICKI

Trzy tygodniowy pobyt ekipy polskich modelarzy na I Olimpiadzie Małego Lotnictwa ZSRR i państw demokracji ludowych pozwolił nam na zaznajomienie się z modelarzami ZSRR, na obserwację ich metod pracy, na obserwację ich socjalistycznego podejścia do zagadnienia wielkiej wagi w wychowywaniu młodzieży, jakim jest bezwątpienia małe lotnictwo.

Poniżej kreślę kilka uwag, nie wyczerpujących naturalnie wszystkich zagadnień, na temat metod pracy modelarzy radzieckich. Pragnę aby ten artykuł przyczynił się do jeszcze większego poznania modelarzy Związku Radzieckiego i do pogłębienia przyjaźni, która łączy nasze narody.

* * *

Precyzja, dokładność i sumienność w projektowaniu modelu rozpoczyna się już w momencie rozpracowywania planu. Każdy szczegół konstrukcyjny ma z góry zaplanowany, właściwy swój udział w całości. Nie ma mowy o improwizacji w wykonaniu modelu.

Zaplanowana z góry praca musiała znaleźć swe odbicie w dokładności, czystości i lekkości wykonania. Długo obserwowałem i oglądałem gumówkę Jurji Nasonowa: Kadłub składał się z normalnych elementów konstrukcyjnych; podłużnic i wreg, ale właśnie te wręgi stanowiły coś wspaniałego. Na nadzwyczaj dokładnie wygiętych kolíście listewkach bambusowych o przekroju 1 × 2 mm obudował on z odpadków balsowych sześciobok foremny tworzący kształt kadłuba.

Śmigło w tym modelu było dwułopatkowe, składane, o nastawnym na ziemi skoku. Wzbudzało ono szczery podziw ilością pracy włożonej w wypolerowanie balsowych łopatek. Konstruktor wytłumaczył mi sposób polerowania: — balsę zwilżył barwnikiem anilinowym wodnym i polerował pumeksem. Po wykończeniu całość kilkakrotnie cellonował. Łopatkę z jego śmigła wziąłem na pamiątkę, aby pokazać naszym modelarzom dokładność wykonania, bo niby nic prostszego, a jednak u nas na dokładność wykonania nie wielu, nawet instruktorów, zwraca uwagę.



Wszyscy zawodnicy podpatrują, jak modelarze radzieccy kręcą gumę. Spokojnie i z wyczuciem...



...Powoli do modelu — mówi Olga Kaurowa. Cały zespół współpracuje podczas startu wodnopłata

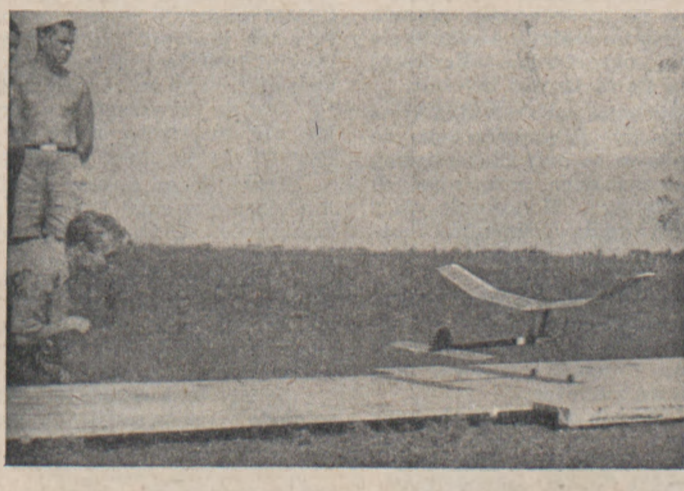


Foto: (3) Red. Czas. Lotn.

Start modelu autora artykułu

Nasonow mieszka i pracuje w dalekim Nowosybirsku w fabryce metalurgicznej. Jest tam modelarzem-formiarzem w odlewni i do większych ośrodków modelarskich ma co najmniej 1 500 km. A jednak jego konstrukcje stały na równi z pracami innych modelarzy radzieckich.

Modelarze radzieccy wykonują plany i projekty swoich modeli co najmniej na 6 do 8 miesięcy przed zawodami. Nie szukają jakichś super kształtów, a opracowywują pewien własny typ do granic doskonałości, stopniowo, ewolucyjnie, przechodząc do coraz lepszych konstrukcji. Taki okres spokojnej pracy gwarantuje, że model jest gotowy i oblatany co najmniej na miesiąc przed zawodami i modelarz wie, co może wymagać od swojej konstrukcji.

Modelarz radziecki myśli, gdy puszcza swój model. Stara się wytłumaczyć — dlaczego lot wyglądał tak, a nie inaczej. Po wypuszczeniu modelu, nie biegnie za nim, robi to jego pomocnik — kolega, a on uważnie śledzi i analizuje lot.

Modelarz radziecki, będąc nawet najbardziej zajęty, znajdzie właściwą i uprzejmą odpowiedź dla pytających. Nie miałem wypadku, aby któryś z nich nie objaśnił szczegółowo, gdy o coś pytałem przy pracy lub próbach. I to jest godne podkreślenia. Opanowanie i spokój w każdym momencie, pomoc i uprzejmość w każdej chwili, to nie tylko cechy zawodnika, ale typowe zachowanie człowieka z Kraju Rad. Brak dumy i zarozumiałości przy równoczesnym poszanowaniu godności cudzej i własnej.

Modelarze radzieccy specjalizują się w obranym kierunku konstrukcji. Wszyscy oni byli i są instruktorami, muszą więc umieć dobrze zaprojektować i zbudować każdy model. Lecz dla wyczynów w skali krajowej, względnie międzynarodowej, startują tylko w jednej kategorii — takiej, która im najwięcej odpowiada, w której doszli do najlepszych osiągnięć technicznych.

Modelarze radzieccy nauczyli nas, że nie należy brać silnika fabrycznego i po dotarciu na hamowni, montować od razu na model. Z silnikiem należy eksperymentować wyciągając z niego powoli, przy określonej pojemności, maksimum sprawności. Wtedy można się spodziewać pięknych wyczynów. Znany w całym świecie Wasilczenko swoje rekordy z wodnopła-

tami zawdzięcza nie tylko konstrukcji modelu ale i silnikowi, nad którym sam długo pracował, regulując go na maksymalny wyczyn.

Tak się złożyło, że gdy piszę te słowa trwa miesiąc pogłębienia przyjaźni Polsko-Radzieckiej. Dla nas uczestników I Olimpiady Małego Lotnictwa zaczął się on od chwili rozpoczęcia zawodów. Zaobserwowane fakty i zebrane doświadczenia stanowią trwałą więź cementując wspólną przyjaźń. Musimy wzorować się na najlepszym i najzdrowszym moralnie Narodzie Świata. Narodzie, który wychowała Zwycięska Rewolucja Proletariatu.

Reasumując moje spostrzeżenia podaję wnioski wyciągnięte z nauki pobranej od modelarzy ZSRR dla naszego modelarstwa lotniczego:

a) Należy wprowadzić system specjalizacji w obranym kierunku. Nasz regulamin zawodów Ogólnokrajowych musi być tak opracowany, aby uwzględniał budowę tylko dwóch kategorii modeli przez jednego zawodnika.



Foto: Red. Czas. Lotn.

Baczność! Startuje model silnikowy Olgi Kaurowej. Chronometrażyści w postawie pełnej napięcia oczekują rekordowych wyników

b) Należy usprawnić sposób wysyłania na zawody Ogólnopolskie ekip, dobranych według specjalności konstrukcyjnych. Da to w rezultacie jednakową ilość modeli we wszystkich kategoriach konkursu. Jednakowe możliwości zbierania punktów i nagród i podciągnięcie słabszych Okręgów.

c) Należy wysyłać ekipy na Zawody Międzynarodowe po uprzednim obozie przygotowawczym.

Oprócz spełnienia powyższego należy wysyłać 2—3 ludzi na okres co najmniej 2 miesięcy do Związku Radzieckiego dla stałego kontaktu z naszymi przyjaciółmi i nauczycielami, dla poznania na miejscu pracowni i laboratoriów, domów pionierów, domów kultury oraz metod pracy.

Winniśmy uczyć się od naszych przyjaciół i to co najlepsze przeszczepiać na teren naszej pracy w małym lotnictwie. Ludzie państwa Socjalistycznego chętnie dzielą się z nami swoim doświadczeniem.

TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

— „Zamknijcie modelarza w pustym pokoju, dajcie mu ostry nóż, kilka beleczek, arkusz papieru i trochę kleju, a zrobi wam model każdego typu" — słyszałem niegdyś takie powiedzenie, które miało świadczyć o sprycie i zdolnościach naszych modelarzy.

Niestety spryt sprytem, a bez cegieł domu się nie zbuduje. Przyszło mi to na myśl, gdy zewsząd sypią się zapytania o materiał i narzędzia. Sprawa jest z jednej strony całkiem prosta, a z drugiej mocno skomplikowana. Materiał i narzędzia dostarcza Liga Lotnicza. Nowopowstałe okręgowe składnice materiałów modelarskich mają za zadanie zaopatrywać indywidualnie i zbiorowo wszystkich modelarzy.

Składnice okręgowe są zaopatrywane z kolei przez CSMM w Warszawie. CSMM zaopatruje je tylko hurtowo. O tym co można dostać w składnicach, mówią cenniki zamieszczone w SiM-ie, ale wydaje mi się, że to wszystko mało (modelarz jest wiecznie niezadowolony).

Zastanówmy się, czego nam brakuje. Przede wszystkim— silników. Mimo wielu obietnic, o ile mi wiadomo, sprawa zamówień nie ruszyła w tempie „warszawskim", a wlecze się troszkę po „amerykańsku". Brak konkretnego, obliczonego na nasze zamierzenia planu odbija się tu bardzo boleśnie.

— Już będą, już niedługo — zapewnia nas CSMM, a tymczasem czas ucieka! My zaś jesteśmy przyzwyczajeni do szybkiego tempa, do budowy domu w 14 dni! Chcielibyśmy już słyszeć jak warkoczą silniki na modelach, ucząc młodych konstruktorów trudnej wiedzy silnikowej. Konkretnie więc: Nie wolno się ociągać. Najbardziej zawiłe formalności można szybko załatwić — i silniki znajdą się wszędzie, w każdej składnicy.

Brakuje dobrego papieru. Jak się dowiaduję, trwają pertraktacje w sprawie produkcji papieru do pokrywania modeli. Długo trwają te pertraktacje! Nie można opóźniać rozwoju małego lotnictwa takimi sprawami. Trzeba zaplanować taką i taką ilość papieru nie na rok, a na sześć lat!

To samo z klejem i sklejką. Trudno się dziwić, że brak jest tego lub innego materiału, gdy go się nie żąda, gdy się nie krzyczy głośno, że to jest bardzo potrzebne i musi być.

Przypomina mi się w tym miejscu znane przemówienie wicemarszałka Zambrowskiego, wygłoszone dwa lata temu, gdy wypiekano w niektórych piekarniach zły chleb — „Czym więcej będziecie się skarżyć na zły chleb — tym chleb będzie lepszy". O tym, że mamy dziś dobry chleb, nie trzeba pisać.

Porównanie z chlebem może wydawać się niezbyt udane, ale jest ono przykładem, że gdy się coś krytykuje, to stan istniejący musi się poprawić.

Przejdźmy jednak dalej do zagadnień składnic. Stwierdziłem, że składnice sprzedają tylko ten materiał, który otrzymają z góry, nie zawsze trosząc się o jakość towaru. Również modelarnie nie konkretyzują swoich wymagań względem składnic. Rezultatem tego jest wyprodukowanie dużej ilości kółek do modeli, niezbyt szczęśliwego kształtu... (Byle tylko coś było w składnicy...!)

Tak być nie powinno. Raczej jedna puszka w składnicy, ale lakieru pierwszorzędnej jakości. Raczej mniej kółek, ale o kształtach z góry przemyślanych. Po co na przykład CSMM zakupuje pergamin kolorowy na pokrywanie modeli? Przecież wiadomo, że pergaminem kryło się modele Anno Domini 1900, jeszcze, jak mówi mój kolega — „w epoce bambusowej". Czy po to, aby tylko coś było na składzie?

Jest na te wszystkie niedociągnięcia jedna rada: wszystkie zakupy trzeba robić w porozumieniu z modelarniami (przydałaby się może ankieta: co komu jest potrzebne?).

Teraz druga strona medalu. Liga Lotnicza zaopatrzyła modelarnie w całej Polsce w narzędzia lub subwencje na ich zakupienie. Otóż znalazły się modelarnie, które karygodnie zlekceważyły te dotacje i ani myślą zakupywać, ani składać sprawozdań z wydatkowanych sum. Myślę tu o Wrocławiu, Elblągu i Rzeszowie, gdzie narzędzia są podobno (piszę podobno, bo być może już wszystko zdążyli doprowadzić do porządku) niedbale przechowywane, co naraża je na szybkie zniszczenie.

Sądzę, że kierownicy wymienionych modelarni wezmą sobie do serca to publiczne upomnienie i usuną wszystkie niedociągnięcia jak najszybciej.

Obserwator

UWAGA CZYTELNICY!

Wobec licznych zapytań wyjaśniamy: plany modeli samolotów redukcyjnych można nabywać tylko w kompletach (po 8 sztuk). Cena kompletu wynosi 200 złotych.

Zamawiać należy w Wojskowej Księgarni Wysyłkowej — Warszawa, ul. Krakowskie Przedmieście 11, wpłacając równocześnie pieniądze na konto czekowe P.K.O. Nr I - 8 000.

AEROKLUBY

Mamy październik, miesiąc pogłębienia przyjaźni polsko - radzieckiej. Z gazet i radia, kin i teatrów, z odczytów i pogadanek poznajemy życie i pracę bohaterskiego narodu radzieckiego, uczymy się od niego umiłowania Ojczyzny, umiłowania pokoju, umiłowania człowieka.

— „W Związku Radzieckim słowo „lotnik" — pisze w swym artykule „W ojczyźnie prawdziwego człowieka" Sekretarz Generalny ARP, mjr J. Przymanowski, w 9 nr Skrzydlatej z br. — już dawno przestało być pojęciem oznaczającym człowieka, niewidzącego nic poza „knyplem", „korkiem", „ranwersmanem" i „dechą"...

W kraju socjalizmu słowo „lotnik" oznacza człowieka, z którym równie dobrze można mówić o polityce, sztuce, muzyce i literaturze, jak o ostatnich osiągnięciach techniki lotniczej..."

To nowe pojęcie słowa „lotnik" jakie istnieje w Związku Radzieckim jest dla naszych pilotów sportowych wzorem w codziennej pracy w aeroklubach. Szczególnie musimy o tym pamiętać właśnie w październiku. To, że budujemy ludowe lotnictwo, że latamy coraz lepiej i więcej każe nam jeszcze bardziej zgłębiać w swej świadomości historyczną rolę i znaczenie Związku Radzieckiego — wielkiego przyjaciela narodu polskiego.

We wrześniu Sekcja Szybowcowa Aeroklubu Ostrowskiego zobowiązała się w związku z miesiącem przyjaźni polsko - radzieckiej wykonać dalsze 40% rocznego planu lotów szybowcowych. Klub ten nie tylko zobowiązanie wykonał (meldunek do ARP nadszedł 30 września br.), ale dał godny naśladowania przykład innym aeroklubom regionalnym. Jeżeli już piszę o Aeroklubie Ostrowskim, nie można niepodkreślić, że klub ten wyróżnia się nie tylko pod względem wykonywania i przekraczania planu lotów szybowcowych, ale i pod względem natychmiastowego i systematycznego wykonywania poleceń Departamentu Lotnictwa Cywilnego MK, co w wielu klubach wyraźnie nieraz szwankuje. Ostrowianie pracują naprawdę solidnie za co zasłużyli sobie na pochwałę wyrażoną pismem Departamentu z dn. 21 września br.

Słowa pochwały należą się także Aeroklubowi Bielsko-Bialskiemu, który stał



Instr. pil. Tadeusz Szymański z Aer. Poznańskiego, pilotował samolot „Zjednoczenie", który po raz drugi dnia 9 IX br. uratował życie człowieka

się naprawdę rewelacją tegorocznego sezonu lotniczego. Bielszczanie wcale nie zmniejszyli swego dotychczasowego tempa pracy. Już 2 października o godzinie 18.00 zameldowali o wykonaniu 100% planu miesięcznego za październik i 200% rocznego planu lotów szybowcowych. W 8 dni później zgłosili wykonanie planu szybowcowego za październik w 250%. Aeroklub Bialsko-Bialski daje również przykład, jak należy wykorzystywać sprzęt. Na szybowcu treningowym „Komar" SP-734, przydzielonym w miesiącu sierpniu, szybownicy bielscy wylatali do dnia 10 września 100 godzin 23 minuty. Czas ten stanowi 133% rocznej i 532% miesięcznej normy eksploatacyjnej dla szybowca treningowego, co zasługuje na specjalne uznanie.

Ciekawy jestem ile procent planu wylatają Bielszczanie do końca października? Ciekawość jest zresztą podobno bardzo dodatnią cechą charakteru, więc... Ciekawy byłem, jak długo potrwa „letnia drzemka" niektórych naszych aeroklubów, które dotychczas wlokły się w ogonie wielkiego wyścigu. Z przyjemnością więc dowiedziałem się, że wreszcie obudził się Aeroklub Olsztyński, który po raz pierwszy od rozpoczęcia współzawodnictwa zameldował o wykonaniu we wrześniu 105% planu lotów (jakich? — nie podano).

Solidnie do roboty zabrał się również Aeroklub Lubelski, który we wrześniu wykonał 260% planu lotów silnikowych i 157% szybowcowych.

W uzupełnieniu wiadomości o Aeroklubie Gdańskim donoszę również, że klub ten we wrześniu wykonał 269% planu lotów silnikowych i 117% szybowcowych.

Z przyjemnością notuję powyższe wyniki. Świadczą one bowiem o stałym i systematycznym podnoszeniu się poziomu naszego sportu lotniczego i umiejętności pilotażowych pilotów. Miał to zresztą na uwadze Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej rozpisując konkurs na odznakę silnikowego pilota sportowego. Konkurs został już rozstrzygnięty. Poziom nadesłanych prac był niski i nie zadowolił w zupełności Jury złożonego z przedstawicieli: Dowództwa Wojsk Lotniczych, Departamentu Lotnictwa Cywilnego MK, Ligi Lotniczej i ARP. Pierwszych trzech nagród nie przyznano nikomu. Jury wyróżniło natomiast trzy projekty nr 7, 14 i 32 dzieląc III nagrodę w wysokości 20 000 zł następująco: 10 000 zł Nr 14, po 5 000 zł każdy nr. 32 i 7.

Projekty odznaczone numerem 14 nadesłał Aleksander Kwiatkowski z Radomia, nr 32 Stanisławski Janusz z Warszawy i nr 7 Dybczyński Włodzimierz z Radości k/Warszawy.

Jury postanowiło wezwać Aleksandra Kwiatkowskiego do ARP celem omówienia z nim dodatkowego rozpracowania projektu nr 14.

Tak więc silnikowcy będą mieli swoją odznakę. Zarząd ARP zatwierdził już regulamin odznaki pilota silnikowego (zainteresowanych odsyłam do Biuletynu nr 159 w 10 nr. Skrzydlatej z br.) i przypuszczam, że w przyszłym roku na lotniskach klubowych spotkam wielu pilotów z nową odznaką.

Na zakończenie przytaczam w całości list, jaki ARP otrzymał niedawno od Komitetu Organizacyjnego VIII Wyścigu Kolarskiego Dookoła Polski:

„— Komitet Organizacyjny VIII Wyścigu Kolarskiego Dookoła Polski przesyła serdeczne podziękowanie Aeroklubowi RP za współpracę i czynny udział w organizacji i zakończeniu poszczególnych etapów Wyścigu. Współudział Aeroklubu jest dowodem zrozumienia czynnika sportowego i propagandowo-politycznego przez pozytywny wkład swej pracy.

Przekonani jesteśmy, że tegoroczny wyścig spełnił swoje zadania, zaś hasło „Niesiemy Wici Pokoju" zostało przekazane przez ekipy zagraniczne swoim narodom.

Dobra organizacja Wyścigu— przekazywanie wiadomości — jest Waszym udziałem i dlatego prosimy raz jeszcze przyjąć nasze podziękowanie".

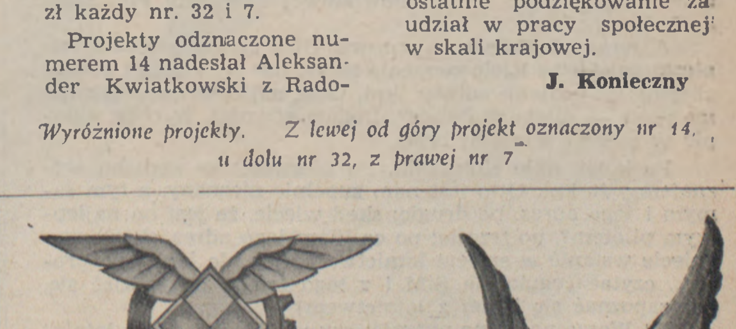
Komisarz wyścigu

(—) *K. Kobus*

Pierwsze, a na pewno nie ostatnie podziękowanie za udział w pracy społecznej w skali krajowej.

J. Konieczny

Wyróżnione projekty. Z lewej od góry projekt oznaczony nr 14, u dołu nr 32, z prawej nr 7



POCZTA LOTNICZA

Jak było do przewidzenia, ukazanie się planów modeli redukcyjnych samolotów polskich, radzieckich i czechosłowackich wywołało duże zainteresowanie wśród naszych czytelników. Zainteresowanie to jest zresztą zupełnie uzasadnione, gdyż kolorowe plansze, wykonane pod każdym względem bez zarzutu i bardzo estetycznie — są rzeczywiście cennym nabytkiem dla miłośników lotnictwa.

Kolegom **Ziętarskiemu z Katowic i B. M. z Łodzi** polecam zamówić od razu całą serię planów (każdy ma w lewym rogu u góry nadruk: SiM), wpłacając 200 zł na konto czekowe PKO Wojskowej Księgarni Wysyłkowej Nr I - 8 000. Na odcinku blankietu zaznaczcie wyraźnie: na zakup 8 sztuk planów modeli redukcyjnych samolotów.

Sprawa następna, to silniczki odrzutowe. Ineresują się nimi liczne zastępy modelarzy pracujących w modelarniach lotniczych oraz ci, którzy budują modele prywatnie. Chciałbym od razu wyjaśnić, że silniczki odrzutowe mogą zamawiać w Okręgowych Składnicach Modelarskich tylko zarejestrowane modelarnie. Cena silniczka wynosi 6 000 zł.

Jak z tego wynika, kol. **Jan Grzelak z Błaszek** powinien się zapisać do najbliższej modelarni lotniczej, gdzie będzie mógł zapoznać się bliżej z silniczkiem odrzutowym.

Kołu LL w Popielowie podaję adres Okręgowej Składnicy Modelarskiej: Poznań, ul. Wały Jana III Nr 12.

Jak postąpić, aby po ukończeniu kursu szybowcowego II st. móc dalej latać i nie wyjść z wprawy? Takie pytanie zadał nam kol. **Rene Kamoś ze Świebodzina.**

Prosta sprawa: zgłosić się w sekretariacie najbliższego aeroklubu, wypełnić odpowiednie formularze, opłacić wpisowe i składki, a następnie — zacząć latać na treningach w sekcji szybowcowej aeroklubu.

Nie będzie Wam to łatwo przychodziło, Kolego René, jeździć często na treningi z Waszego miejsca zamieszkania, ale od czego upór i wytrwałość? Na pewno pokonacie trudności.

Gdy już mowa o trudnościach, to ma je nie tylko kol. Kamoś ze sprawą treningu szybowcowego. Kol. **Ryszard Polak z Sochaczewa** chciałby wstąpić do lotniczej szkoły mechaników, ale nie bardzo wie, dokąd się zwrócić. Pisze nam, że dowiedział się, iż redakcja (tzn. my) przyjmuje zapisy do tego rodzaju szkoły.

Omyłka, Kolego Rysiu. My możemy jedynie służyć informacjami o szkoleniu. Otóż możecie udać się do najbliższej Rejonowej Komendy Uzupełnień i tam zgłosić się ochotniczo do Technicznej Szkoły Lotnictwa. Wymagany wiek: nie mniej niż 18 lat życia. Druga droga, to ukończenie wyszkolenia szybowcowego (I, II i III stopień) w ramach „Służby Polsce", a potem szkolenie w Centrum Wyszkolenia Pilotów i Mechaników. W celu uzyskania szczegółowych informacji należy udać się do Powiatowej Komendy P0 „Służba Polsce".

A teraz zupełnie inna sprawa. Otóż **„Dwie przyszłe lotniczki polskie" z Kielc** zwracają się do nas z gorącą (!) prośbą abyśmy im udzielili adresu „kpt. Otto, najlepszego — jak same piszą — pilota w Polsce". Dodają również, że chcą wstąpić w szeregi lotniczej braci.

Po kolei, miłe Koleżanki. Po pierwsze: ze skruchą wyznajemy, że kpt. Otto jest nam zupełnie nieznany, a tym samym i jego adres, po drugie: skąd wiecie, że jest on najlepszym pilotem?, po trzecie: po co Wam jego adres, skoro pragniecie wstąpić w szeregi lotnictwa? Czy nie lepiej po prostu... czytać regularnie SiM i z tego źródła dowiedzieć się, jak zapoznać się bliżej z lotnictwem?

Na Wasze następne pytanie: czy w Polsce istnieje lotnictwo sanitarne? — odpowiadamy twierdząco. Na pewno nie są Wam obce wiadomości z prasy (bo do SiM-u mało zaglądacie — niestety) o kilkakrotnym już uratowaniu życia choremu przez natychmiastową pomoc lekarza, przybyłego samolotem sanitarnym. **ZAR.**

WYNIKI DRUGICH OGÓLNO-KRAJOWYCH ZAWODÓW MODELI NA UWIĘZI — POZNAŃ 16 X 1949 —

Drugie ogólnopolskie zawody modeli na uwięzi odbyły się na stadionie Miejskim w Poznaniu.

W zawodach startowało 122 modeli różnych konstrukcji i kategorii (wg. regulaminu).

W punktacji zespołowej pierwsze miejsce i nagrodę przechodnią (statuę Ikara) zdobył Okręg Śląski LL (Katowice) osiągając 969 pkt. Drugie miejsce zajął Poznań 601 pkt., a trzecie — Kielce 90 pkt.

Indywidualnie w kategorii modeli bezsilnikowych (na wędce) I miejsce zdobył kol. Nogacki — Katowice, 125 pkt. W kategorii modeli silnikowych, redukcyjnolatających I miejsce za oryginalną konstrukcję wiropłata zdobył kol. Maleczek — Bytom, 110 pkt.

W kategorii modeli o pojemności silnika do 2,5 cm^3 zwyciężył również Maleczek — 129 pkt.

W kategorii modeli od 2,5 — 5 cm^3 — zwyciężył kol. Górski z Katowic — 190 pkt.

W kategorii modeli od 5 do 10 cm^3 — zwyciężył kol. Degler — Poznań, 232 pkt.

Najlepszy wynik w konkurencji szybkości i akrobacji uzyskał kol. Degler.

Reportaż z przebiegu zawodów oraz fotografie i rysunki ciekawych modeli zamieścimy w następnym numerze. **P. E.**



Na zdjęciu na okładce:

Grupa junaków „SP" na szybowisku w Tęgoborzu przysłuchuje się z zainteresowaniem instruktorowi, omawiającemu loty poszczególnych pilotów.

foto WAF Mjr Mańkowski

Redaktor Naczelny: ALFRED WINDHOLZ, mjr

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krak. Przedmieście 11/6. Tel.: 88 350, 88 352, 80 582, 80 583, wewn. 40 albo 45. Adres kolportażu: W-wa, Aleje Jerozolimskie Nr 55 (Gmach WIG).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł; półrocznie 280 zł; rocznie 520 zł. Wpłacać czekami na konto PKO 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa

Nr 1709 — Z.G.P.W., Warszawa, ul. Grochowska 194. Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. — B-90803

Cena 15 zł